Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3430**

15. Wahlperiode 28. 06. 2004

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 15/1954 –

Fortsetzung der Bahnreform und aktuelle Eisenbahnpolitik

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat sich wiederholt zu den Zielen der Bahnreform des Jahres 1994 bekannt: mehr Verkehr auf die Schiene und Entlastung des Staatshaushaltes. Bereits in der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 war vorgesehen, dass die Bahnreform zum Erfolg geführt werden müsse. Auch in der Koalitionsvereinbarung vom 16. Oktober 2002 ist die Eisenbahnpolitik ausdrücklich erwähnt. Ziel der Bundesregierung ist es danach, den Schienenverkehr effizienter und damit auf dem Verkehrsmarkt konkurrenzfähiger zu machen.

Bald zehn Jahre nach Einleitung der Bahnreform befindet sich der Schienenverkehr jedoch in einem kritischen Zustand, wie alle wesentlichen Kennzahlen zeigen. Bei knapp 16 Mrd. Euro Umsatz fließen dem Deutsche-Bahn-Konzern (DB-Konzern) fast 10 Mrd. Euro aus öffentlichen Kassen zu. Die beiden wesentlichen Positionen sind die Regionalisierungsmittel der Länder und die Investitionen des Bundes in das Netz. Der DB-Konzern erscheint derzeit eher als Sanierungsfall, denn als Börsenkandidat. Der strategische Ansatz der Bahnreform war die Überführung der beiden ehemaligen Behördenbahnen – Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn – in eine leistungsfähige Wettbewerbsbranche „Schienenverkehr". Dieser Ansatz ist in den Anfängen stecken geblieben. Benötigt wird eine konsequente Ausrichtung der Bahnpolitik darauf, den entscheidenden Schritt zu einer Wettbewerbsbranche zu vollziehen und dazu den notwendigen Wettbewerbsrahmen zu schaffen. Diese Aufgabe darf nicht dem Konzernchef der DB überlassen bleiben. Die Bahnreform ist fast zehn Jahre nach ihrem Beginn auf einer für den DB-Konzern komfortablen Zwischenstufe stehen geblieben, nämlich großer Mittelzufluss aus öffentlichen Kassen bei gleichzeitig geringem Wettbewerbsdruck. Der damalige Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, hatte vor zwei Jahren vergeblich einen Ausbruch aus dem Reformstillstand versucht. Seitdem hat es von Regierungsseite keine Initiative zur Wiederaufnahme der Bahnreform mehr gegeben. Fortschritte zu mehr Wettbewerb gibt es nur durch voranschreitendes EU-Recht sowie durch Klagen vor deutschen Gerichten und dem Europäischen Gerichtshof – ein Armutszeugnis für Deutschland als zentrales Schienenland in Europa. Deutschland braucht einen ordnungspolitischen Auf-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 24. Juni 2004 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

bruch im Schienenverkehr. Dieser kann nur gelingen, wenn der Vorstand des DB-Konzerns dazu angehalten wird, einen ordnungspolitischen Auftrag des Eigentümers unternehmenspolitisch umzusetzen. Kernelement dieses ordnungspolitischen Auftrages muss es sein, den DB-Konzern auf den Infrastrukturkern zu reduzieren inklusive aller Einrichtungen, zu denen alle Wettbewerber Zugriff haben müssen (Netz, Bahnhöfe, Umschlaganlagen etc.). Ein ordnungspolitisches Konzept, das einem künftigem DB-Konzernchef einen solchen Unternehmensauftrag als conditio sine qua non erteilen würde, ist derzeit nicht zu erkennen. Es bedarf jedoch eines solchen Auftrags des Eigentümers, um bahnintern entsprechende Umstrukturierungen durchsetzen zu können.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung steht zu den Zielen der Bahnreform, die 1993 mit großer Mehrheit von den gesetzgebenden Gremien verabschiedet wurde: „Mehr Verkehr auf die Schiene und Entlastung des Staatshaushaltes“. Sie stellt fest, dass auch nach 10 Jahren seit Neuordnung der Eisenbahnstrukturen diese Reform nicht in Frage gestellt wird. Die Unterstellung eines Stillstandes bei der Umsetzung und Weiterführung der Bahnreform wird zurückgewiesen. Insgesamt hat die Bahnreform zu einer positiven Entwicklung geführt. Es konnten Konzernumsatz, Verkehrsleistungen, Produktivität und auch das betriebliche Ergebnis der Deutschen Bahn AG (DB AG) vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) gesteigert werden. Insbesondere in Marktbereichen, in denen sich Wettbewerb auf dem Schienennetz entwickelte, sind Qualitätsverbesserungen zu verzeichnen. Hinzu kommt eine erhebliche Entlastung der Steuerzahler, auch wenn ein zahlenmäßiger Vergleich der tatsächlichen Entwicklung mit der Prognoserechnung von 1993 nach Auffassung der Bundesregierung nicht geeignet ist, die bisher erreichten Ergebnisse der Bahnreform darzustellen und zu bewerten. Mit der von der Regierungskommission 1991 vorgelegten und 1993 fortgeschriebenen Prognoserechnung sollten vorrangig die Vorzüge einer Neustrukturierung des Eisenbahnwesens gegenüber dem damaligen Status quo und seiner unveränderten Weiterführung dargestellt werden. Allen Beteiligten war 1993 bewusst, dass das Ziel der Modellrechnung nicht darin bestand, die bis zum Jahr 2003 zu erwartenden Beträge exakt zu bestimmen.

Wenn man die Entwicklung seit der Bahnreform betrachtet, sollte man sich gleichzeitig vor Augen führen, wie sich die Situation für die Bundeseisenbahnen vor 1994 darstellte. Die Güterverkehrsleistung der Deutschen Bundesbahn (DB) war von 1970 bis 1990 um 14 % gesunken. Zwischen 1991 und 1993 ging die Verkehrsleistung im Güterverkehr bei DB und Deutscher Reichsbahn (DR) insgesamt nochmals um 19 % zurück.

Damit hatte sich der Marktanteil der Eisenbahnen im Güterverkehr zwischen 1970 und 1993 um 16,5 % verringert. Die Verschuldung der DB war bis 1990 bereits auf 44 Mrd. DM angestiegen, gleichzeitig hatten sich die jährlichen Bundesleistungen von 1970 bis 1990 um rund 10 Mrd. DM erhöht. Die Bundesregierung erinnert in diesem Zusammenhang an die Aussagen der Regierungskommission Bundesbahn vom Dezember 1991. Diese hatte darüber hinaus bei der DR starke Umsatzeinbrüche, einen zu hohen Personalbestand und einen hohen Nachholbedarf bei Infrastruktur und rollendem Material festgestellt. Das beschriebene Szenario – so die Regierungskommission – barg große Risiken zum Schlechteren. Diese negative Entwicklung konnte durch die Bahnreform gestoppt und eine Trendwende eingeleitet werden.

Die finanziellen Leistungen des Bundes und der Länder, die der DB AG zufließen, ergeben sich im Wesentlichen aus der Wahrnehmung der im Rahmen der Bahnreform festgelegten Verantwortung des Bundes für das Schienennetz und der Länder für den öffentlichen Personennahverkehr. Zur Sicherstellung eines

leistungsfähigen Schienennetzes für alle Anbieter von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen werden auch in den kommenden Jahren staatliche Mittel erforderlich sein. Gleichzeitig wird damit die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs insgesamt weiter verbessert.

Das Ziel der Bahnreform, den Anteil des Verkehrsträgers Schiene am Modal Split der gesamten Verkehrsleistung nachhaltig zu steigern, wurde nicht in allen Bereichen erreicht. Zu den maßgeblichen Faktoren gehören nicht zuletzt markt- und konjunkturbedingte Ursachen und auch die Tatsache, dass in den ersten Jahren nach der Bahnreform in das Bestandsnetz nur unzureichend investiert worden ist.

Besonderes Augenmerk hat die Bundesregierung der Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs auf der Schiene geschenkt. Der Bund hat ein hohes Interesse an einem funktionierenden Wettbewerb sowohl zwischen den Verkehrsträgern als auch intramodal auf dem Schienennetz. Nur durch Wettbewerb auf der Schiene wird der Verkehrsträger insgesamt attraktiver und wird sich gegen die Konkurrenz insbesondere der Straße besser behaupten können. Im Rahmen des Entwurfs für ein Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften hat die Bundesregierung Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im Schienenverkehr eingeleitet. Auf EU-Ebene hat sich die Bundesregierung mit Nachdruck für eine weitere Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrsmarktes eingesetzt. Ohne ihre deutlichen Forderungen hätte es die weiterführenden Entscheidungen zu den so genannten Eisenbahnpaketen nicht gegeben. Darüber hinaus hält die Bundesregierung auch eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen aller Verkehrsträger bei Steuern, Wegekosten und externen Kosten für notwendig.

Die DB AG betreibt das längste Schienennetz in der EU mit 23 % des Gesamtnetzes. Im Schienengüterverkehr erbringt die DB AG über 30 % der gesamten Verkehrsleistung innerhalb der EU. Bei den Personenverkehrsleistungen nimmt die DB AG mit 22,6 % der Gesamtleistungen in der EU nach der SNCF den zweiten Platz ein. Diese maßgebliche Rolle im europäischen Verkehrsmarkt wird das Unternehmen auch zukünftig nur halten können, wenn es sich auf der Grundlage der mit der Bahnreform geschaffenen Voraussetzungen als modernes und wirtschaftlich handelndes Unternehmen weiter entwickelt.

Bei allem erkennbaren staatlichen Handlungsbedarf darf nicht verkannt werden, dass in erster Linie das Unternehmen DB AG selbst gefordert ist, zur Erhöhung des Anteils des Schienenverkehrs beizutragen und gleichzeitig den notwendigen Konsolidierungskurs fortzusetzen. Von dieser Verantwortung kann und will der Staat das Unternehmen nicht befreien. Die Bundesregierung hält nach wie vor die strikte Trennung der Verantwortlichkeiten zwischen Politik und Unternehmen für eines der wichtigsten Elemente der Bahnreform.

Fragen, die sich auf die Darstellung und Auswertung einzelner unternehmensbezogener Daten beziehen, kann die Bundesregierung nur in dem Maße beantworten, wie diese Daten von der DB AG insbesondere in ihren Geschäftsberichten für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wurden.

Zur Vollendung der Bahnreform gehört nach Ansicht der Bundesregierung auch das grundlegende Ziel, die DB AG börsenfähig zu machen. Priorität hat dabei die Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit des Unternehmens. Zur Bewertung der Unternehmensentwicklung aus Kapitalmarktsicht hat die Bundesregierung an die Firma Morgan Stanley ein Gutachten vergeben. Die Morgan Stanley AG stellt fest:

1. Die DB AG hat einen erfolgreichen, über zehn Jahre andauernden Restrukturierungsprozess hinter sich. Seit 2000 hat dieser Prozess weiter an Intensität zugelegt.

2. Die aktuelle strategische Ausrichtung der DB AG erfüllt grundsätzlich die Anforderungen des Kapitalmarkts. Die Größe und Bedeutung der DB AG für den deutschen Transportmarkt insgesamt sowie ihre Positionierung als Marktführer im deutschen und europäischen Schienenverkehr bzw. als führender globaler Anbieter für Transport- und Logistikdienstleistungen vermag generelles Interesse auf Seiten von Investoren zu wecken.
3. Die Ergebnisentwicklung der DB AG weist im Zuge des Sanierungsprozesses einen nachhaltig steigenden Verlauf auf. Diese Entwicklung erlaubt die Positionierung der DB AG gegenüber Investoren als wertorientierte Anlage im Gegensatz zu eher auf Wachstum ausgerichtete Unternehmen.
4. Die Strategie der DB AG ist im Zuge der Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit noch präziser zu formulieren. Der Strategieprozess ist mit den finanziellen Zielen direkt zu verknüpfen. Vorrangig sind hier eine Steigerung der Profitabilität der Unternehmensbereiche sowie die Verbesserung der Cash-Flow-Situation der DB AG bzw. in deren Folge die Dividendenzahlungsfähigkeit.
5. Ein Eintreten der von der DB in der Mittelfristplanung vorgezeichneten Entwicklung sowie darüber hinaus eine glaubwürdige Planung weiterer signifikanter Verbesserungen im Anschluss an den aktuellen Mittelfristzeitraum ist essenziell für die Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit bzw. für eine hinreichende Attraktivität der DB AG für Investoren.
6. Erst mit einer Überprüfung der Performance der Jahre 2004 und 2005, mindestens jedoch der des ersten Halbjahres 2005 sowie einer zu diesem Zeitpunkt zu erstellenden Mittelfristplanung mit einem zusätzlichen Zehnjahresausblick auf die Investitionen der DB AG, kann eine abschließende Entscheidung über den angestrebten Zeitraum bzw. Zeitpunkt eines Börsengangs getroffen werden.
7. Parallel zu den finanzwirtschaftlichen bzw. quantitativen Meilensteinen sind für die Kapitalmarktfähigkeit der DB AG eine Reihe weiterer qualitativer Vorbedingungen, die Infrastruktur sowie den gesetzlichen und regulatorischen Rahmen betreffend, zu erfüllen:
   - Es ist eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bezüglich der Netzinfrastruktur abzuschließen;
   - in diesem Rahmen Überprüfung der sachgemäßen Mittelverwendung anhand von Qualitätskriterien durch den Bund mit Hilfe eines von der DB AG nach gemeinsamen Grundsätzen zu erstellenden Netzzustandsberichts;
   - Wahl des optimalen Strukturmodells.

Die Bundesregierung wird die Entwicklung des Unternehmens genau beobachten, zu den verschiedenen denkbaren Strukturmodellen ein ergänzendes Gutachten in Auftrag geben und über einen Börsengang entscheiden, sobald die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind.

A. Bilanz der Bahnreform

I. Haushaltsbelastung und wirtschaftliche Entwicklung der DB AG

1. Wie hat sich die Belastung des Bundeshaushaltes für den Schienenverkehr seit 1994 in absoluten Zahlen entwickelt (unter Einbeziehung der Regionalisierungsmittel)?

   Wie hoch ist die Haushaltsbelastung, die die Bundesregierung für die nächsten 5 Jahre in die Mittelfristplanung des Bundes eingestellt hat?

   Entspricht die Mittelfristplanung des Bundes derjenigen des DB-Konzerns?

In den Jahren 1994 bis 2003 betrugen die Ausgaben des Bundes für das Eisenbahnwesen – einschließlich der gesamten Regionalisierungsmittel – insgesamt rund 194 Mrd. Euro. Dieser Betrag teilt sich wie folgt auf die einzelnen Jahre auf (in Mrd. Euro):

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
19,0	19,7	19,3	18,8	18,7	20,2	20,0	18,1	20,4	20,0

Anmerkung: Die Beträge enthalten 1994 und 1995 auch Nettokreditaufnahmen des Bundeseisenbahnvermögens in Höhe von insgesamt rund 6,5 Mrd. Euro.

Unter Berücksichtigung der Globalen Minderausgaben und der Einsparungen entsprechend den Koch/Steinbrück-Vorschlägen werden die vergleichbaren Ausgaben des Bundes für das Eisenbahnwesen im Jahr 2004 voraussichtlich rund 19,2 Mrd. Euro betragen.

Auch in den kommenden Jahren zwingen die Einsparungsauflagen zu einer strengen Priorisierung der Vorhaben und zu einem flexiblen Einsatz der verfügbaren Mittel. Die konkreten Ansätze für den mittelfristigen Finanzplanungszeitraum bis 2008 werden erst im Zusammenhang mit dem Haushaltsaufstellungsverfahren 2005 festgelegt.

Die Belastungen des Bundeshaushalts für das Eisenbahnwesen sind nicht deckungsgleich mit den Planungen der DB AG zu ihrer Einnahmenentwicklung. Über die Leistungen an die DB AG hinaus trägt der Bund vor allem auch Aufwendungen für das Bundeseisenbahnvermögen, für die Tilgung der Altschulden und für den Teil der Regionalisierungsmittel, den die Länder anderen Unternehmen zur Verfügung stellen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die DB AG bei ihrer Mittelfristplanung die zum Zeitpunkt der Planung vorliegenden Erkenntnisse über die Entwicklung des Bundeshaushalts berücksichtigt.

2. Von welchem Investitionsbedarf in das Schienennetz geht die Bundesregierung zur Umsetzung der „Strategie Netz 21“ aus, dargestellt als Gesamtsumme je Jahr und des erforderlichen Investitionszeitraums?

Die Umsetzung der Strategie „Netz 21“ mit den Paketen 1 (Sanierung des bestehenden Netzes) und 2 (Netzweiter Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik) bildet im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) die Grundlage für die Netzeigenschaften bei der Bewertung von Neu- und Ausbaustrecken. Der daraus ermittelte mittlere Investitionsbedarf für das Bestandsnetz beträgt im Rahmen der zu Verfügung stehenden Haushaltsmittel rund 2,5 Mrd. Euro pro Jahr und ist im BVWP 2003 enthalten. Die DB AG hat 1999 den Investitionsbedarf für die Pakete 1 und 2 mit 24,4 Mrd. Euro für 10 Jahre beziffert.

3. Wurde nach Ansicht der Bundesregierung unter Zugrundelegung der in Frage 1 nachgefragten finanziellen Leistungen des Bundes für das Eisenbahnwesen eine Haushaltsentlastung erreicht, gemessen an den Ist-Zahlen der Jahre 1990 bis 1993 (Bundesbahn und Reichsbahn)?

Der direkte Vergleich der tatsächlichen Haushaltsbelastung des Bundes durch die DB und die DR im Zeitraum bis 1993 mit den finanziellen Leistungen des Bundes für das Eisenbahnwesen ab 1994 ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht geeignet, um erreichte Ergebnisse der Bahnreform darzustellen und zu bewerten.

So ist bei einem solchen Vergleich zu beachten, dass bei den Bahnen bis 1993 hohe Schulden aufgelaufen waren, die der Bund im Rahmen der Bahnreform übernommen hat und hierfür seit 1994 die Lasten für Tilgung und Zinsen trägt.

Der Zustand des Schienennetzes machte nach übereinstimmender Auffassung aller Beteiligten wesentlich höhere Investitionsmittel für die Sanierung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur (insbesondere in den neuen Bundesländern) erforderlich. Einen weiteren Faktor, der die Haushaltsbelastung des Bundes seit 1994 wesentlich beeinflusste, stellten die Aufwendungen für den Abbau der wirtschaftlichen und ökologischen Altlasten im Bereich der ehemaligen DR dar.

Zielstellung bei der Bahnreform war deshalb, die Haushaltsbelastungen ab 1994 langfristig und zuverlässig auf ein erträgliches Maß zu begrenzen und auf einen Betrag zurückzuführen, der die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöhte und sie in die Lage versetzte, an dem zu erwartenden Verkehrswachstum teilhaben zu können.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein Vergleich der Ist-Gesamtbelastung des Bundeshaushaltes für die Jahre nach 1994 mit der fiktiven Prognoserechnung der Regierungskommission Bundesbahn aus dem Jahr 1991 deswegen keine Aussagekraft besitzt, weil es sich bei der Prognose der Regierungskommission Bundesbahn um „Katastrophenzahlen“ handelte, die in dieser Form zu politischen Zwecken ausgerechnet wurde, um die notwendigen Mehrheiten für die Bahnreform im Deutschen Bundestag und im Bundesrat zu erreichen?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung nicht. Grundlage für die 1991 von der Regierungskommission vorgelegte und 1993 fortgeschriebene Prognoserechnung ohne Bahnreform waren die Bundeszuschüsse für die damalige DB und DR sowie die aufgelaufenen und in den Folgejahren absehbar weiter ansteigenden Schulden beider Bahnen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. Wie haben sich die Personalabbauzahlen vor der AG-Gründung seit 1990 entwickelt im Vergleich zu den Personalabbauzahlen ab 1994?

   Von welchen Personalabbauzahlen geht die Bundesregierung für die nächste Mittelfristperiode von fünf Jahren aus?

Die DB und die DR haben ihr Personal von 1991 bis 1993 um rund 90 000 Kräfte vermindert. Im Konzern der DB AG hat sich der Personalbestand von 376 000 Kräften (1994) auf 228 000 Kräfte (2001) verändert, wobei eine Vergleichbarkeit der jährlichen Personalabbauzahlen und der Gesamtentwicklung wegen veränderter Konzernstrukturen nicht gegeben ist.

In den nächsten fünf Jahren ist ein weiterer Rückgang im Personalbestand der DB AG zu erwarten. Naturgemäß hängt dieser auch von der konjunkturellen Entwicklung und der Realisierbarkeit geplanter Investitionen ab. Die Bundesregierung geht davon aus, dass der DB-Konzern den eingeschlagenen Sanierungskurs fortsetzen wird und ein dadurch notwendig werdender Personalabbau wie bisher in sozialverträglicher Form und im grundsätzlichen Einvernehmen mit den Tarifpartnern gestaltet wird.

6. Wie hoch nehmen sich die staatlichen Investitionszuschüsse für die Schieneninfrastruktur im Verhältnis zu denjenigen für Bundesfernstraßen aus unter Berücksichtigung der auf dem jeweiligen Infrastrukturen abgewickelten Verkehrsleistungen, dargestellt in Eurocent pro Einheitskilometer?

Der Bund hat im Jahr 2002 Infrastrukturinvestitionen in die Bundesfernstraßen in Höhe von 0,7 Eurocent je Einheitskilometer Verkehrsleistung (Ptkm) und in die Schiene in Höhe von 3,0 Eurocent je Ptkm finanziert.

7. Wie hoch nehmen sich die Gesamtausgaben des Bundes (inklusive Regionalisierungsmittel) für das Eisenbahnwesen aus im Verhältnis zu denjenigen für das Straßenwesen unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsleistung, dargestellt in Eurocent pro Einheitskilometer?

Die Gesamtausgaben des Bundes für das Eisenbahnwesen – einschließlich der Zuschüsse des Bundes für Verwaltungsaufgaben des Bundeseisenbahnvermögens, der gesamten Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz sowie der Zinsen und Tilgungsleistungen für die Übernahme der Altschulden – beliefen sich im Jahr 2002 je Einheitskilometer Verkehrsleistung auf 14,3 Eurocent. Für Bundesfernstraßen wurden 2002 aus dem Bundeshaushalt insgesamt 0,8 Eurocent je Einheitskilometer Verkehrsleistung ausgegeben (ohne Verwaltungskosten, soweit sie bei den Ländern anfallen).

8. Wie hoch war in den Jahren 1994 bis 2002 der Rückfluss von Finanzmitteln des DB-Konzerns an den Bundeshaushalt, unterteilt in die Rückzahlung zinsloser Darlehen, Mineralöl- und Energiesteuern, sonstige Steuern, Abgaben und Eigentümer-Gewinnausschüttungen?

Vom DB-Konzern sind in dem Zeitraum 1994 bis 2002 folgende Mittel an den Bundeshaushalt zurückgeflossen:

Die Regeltilgung zinsloser Darlehen und zusätzliche Rückflüsse an den Bundeshaushalt aus Verwendungsprüfungen bei Infrastrukturfinanzierungen beliefen sich im o. g. Zeitraum auf rund 3 Mrd. Euro.

Die Mineralöl- und Ökosteuerzahlungen der DB AG beliefen sich nach Angaben des Konzerns im gleichen Zeitraum auf rund 2,5 Mrd. Euro, wovon rund 0,5 Mrd. Euro auf die ab 1999 erhobene Ökosteuer entfallen. An sonstigen Steuern wurden im Zeitraum 1994 bis 2002 gemäß Angaben in den Geschäftsberichten der DB AG rund 0,8 Mrd. Euro aufgewendet. Hierunter fallen vor allem Grundsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und bis 1997 auch Gewerbekapitalsteuer, die allerdings nicht dem Bundeshaushalt zufließen. Gewinnausschüttungen der DB AG wurden nicht vorgenommen, um die Eigenkapitalbasis zu stärken.

9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das Finanzierungskonzept der Bahnreform für Investitionen in das Schienennetz vorsah, dass Neu- und Ausbaumaßnahmen grundsätzlich mit zinslosen Darlehen und ausnahmsweise – bei fehlendem wirtschaftlichen Interesse der Bahn – durch verlorene Baukostenzuschüsse des Bundes finanziert werden sollten?

   Trifft es zu, dass entgegen dieser im Bundesschienenwegeausbaugesetz niedergelegten Systematik inzwischen zinslose Darlehen des Bundes der Ausnahmefall, verlorene Baukostenzuschüsse dagegen der Regelfall sind?

   In welcher Höhe hat der Bund im Zeitraum 1994 bis 2003 zinslose Darlehen einerseits und Baukostenzuschüsse andererseits ausgekehrt?

   In welcher Höhe wurden zinslose Darlehen rückwirkend in Baukostenzuschüsse verwandelt und auf welcher Rechtsgrundlage ist dies geschehen?

   In welcher Höhe sind dem Bund Einnahmeausfälle entstanden durch den Entfall von Darlehensrückzahlungen infolge der Umstellung auf Baukostenzuschüsse?

10. Bedeutet die Umstellung auf Baukostenzuschüsse, dass die damit finanzierten Investitionen nach Auffassung der Bundesregierung nicht im Interesse der DB AG liegen?

    Falls doch, inwieweit ist dann nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften im Bundesschienenwegeausbaugesetz eine Umstellung auf Baukostenzuschüsse gerechtfertigt und zulässig?

Die Verantwortung des Bundes beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes ist in Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz (GG) festgelegt. Das Nähere regelt das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG). § 10 BSchwAG regelt für Investitionsprojekte die Finanzierungsart entsprechend der Interessenverteilung.

Die Gemeinsame Erklärung der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) sowie der DB AG zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003 (kurz: Trilaterale Vereinbarung) vom 22. März 2001 regelte unter Ziffer 2.3 u. a., dass der Bund Investitionen in das bestehende Netz, für die Finanzierungsvereinbarungen in den Jahren 2001 bis 2003 geschlossen wurden, ausnahmsweise mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen finanziert.

Ziel des Abschlusses der Trilateralen Vereinbarung war es, im Wege eines Vergleichs offene finanzielle Fragen zwischen Bund und DB AG für die Jahre 2001 bis 2003 zu regeln und damit Finanzierungsrisiken für die Bundeshaushalts- und die Unternehmensplanung der DB AG zu eliminieren.

Zwar stellte die befristete Gewährung von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen für Bestandsnetzinvestitionen einen Vorteil für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes dar. Im Gegenzug verzichtete die DB AG befristet auf Ansprüche aus § 21 Abs. 5 Nr. 2 und 6 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) gegenüber dem Bund, von denen erhebliche Unsicherheit für künftige Bundeshaushalte ausging.

Insgesamt handelte es sich bei der Trilateralen Vereinbarung unter Berücksichtigung aller Umstände um einen ausgewogenen und den gegenseitigen Interessen gerecht werdenden Vergleich im Sinne des § 58 Abs. 1 Nr. 2 Bundeshaushaltsordnung.

In den Jahren 1994 bis 2003 sind an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zinslose Darlehen im Volumen von rund 10,8 Mrd. Euro und nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse im Volumen von rund 25,7 Mrd. Euro (einschließlich des Beitrages zum Abbau investiver Altlasten gemäß § 22 DBGrG) ausgereicht worden.

11. Stimmt die Bundesregierung der Aussage des DB-Konzerns in der Broschüre „Offensive Bahn“ (2001), S. 10, zu: „Die Rolle unseres Eigentümers hat sich […] gewandelt: Der Staat definiert sich nicht mehr als Subventions-, sondern als Kapitalgeber. Er ist Investor, will Ergebnisse sehen […] wie jeder andere Investor oder Aktionär eines Unternehmens […]“.

    Wenn ja, wie verträgt sich ein solches Verständnis des Bundes als Kapitalgeber und Investor mit der Umstellung der Infrastrukturinvestitionen auf verlorene Baukostenzuschüsse (anstelle der im Bundesschienenwegeausbaugesetz vorgesehenen zinslosen Darlehen)?

Das Zitat aus der Broschüre „Offensive Bahn“ ist verkürzt und muss im Zusammenhang mit dem weiteren Text der Broschüre gesehen werden. Zudem vermengt die Broschüre die beiden Rollen des Staates, die er gegenüber seinen Eisenbahnen einnimmt: Er ist zum einen Eigentümer und zum anderen Zuwendungsgeber; beide Rollen sind mit unterschiedlichen Interessen, Pflichten und Rechten versehen.

Die vollständige Textpassage der o. g. Broschüre lässt erkennen, dass die Autoren die Aussagen der Broschüre eindeutig in den Zusammenhang der Bahnreform stellen. Demnach hat sich „[…] durch die veränderte Bahnstruktur […]“ die Rolle des Eigentümers Staat gewandelt. Der Staat hat es insofern nicht mehr mit einer Behörde Bahn, sondern mit einer Aktiengesellschaft Deutsche Bahn zu tun und ist insofern Investor und Kapitalgeber.

Auch die Ergebnisse, die der Staat als Eigentümer „sehen“ will, sind in dem Zitat nur verkürzt wiedergegeben. Die in dem Zitat fehlende Textpassage lautet „[…] und erwartet eine nachweisbare und nachhaltige Steigerung unserer Leistungsfähigkeit […]“. Diese Erwartungshaltung des Bundes als Investor entspricht den Zielen der Bahnreform, die in der privatrechtlichen Organisation des Unternehmens Bahn eine wesentliche Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene sieht.

Auf dieser Basis stimmt die Bundesregierung den zitierten Aussagen des DB-Konzerns in der o. g. Broschüre zu.

Als Zuwendungsgeber nimmt der Bund seine Verantwortung nach Artikel 87e Abs. 4 GG wahr und finanziert die Investitionen in die Schienenwege seiner Eisenbahnen nach Maßgabe des BSchwAG. Er ermöglicht damit die infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Verkehrsträger Schiene, der am zu erwartenden nationalen wie internationalen Verkehrswachstum angemessen teilhaben kann. Im Übrigen wird auf die Antwort zu der Frage 9 verwiesen.

12. Wie hoch war nach Berechnung der Bundesregierung die Entlastung des DB-Konzerns bei Abschreibungen und Zinsen infolge der Abwertung des Sachanlagevermögens und der Entschuldung des Unternehmens im Jahre 1994, dargestellt in der Zeitreihe von 1994 bis 2004?

Die bilanzielle Abwertung des Vermögens und die Entschuldung waren Bestandteil der finanziellen Sanierung der DB AG zum 1. Januar 1994. Der Bund hat Schulden in Höhe von rund 70 Mrd. DM (rund 35 Mrd. Euro) übernommen und die Bilanz um rund 80 Mrd. DM (rund 40 Mrd. Euro) bereinigt. Ursächlich für diese bilanziellen Maßnahmen waren Sachverhalte, die dem Zeitraum vor

der Bahnreform zuzurechnen sind. Die Bundesregierung hat keine theoretischen Berechnungen darüber angestellt, wie sich das Unternehmen DB AG ohne diese Maßnahmen entwickelt hätte und kann deshalb auch keine vergleichenden Aussagen treffen.

13. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die 1994 erfolgte Abwertung des Sachanlagevermögens bei gleichzeitiger Entschuldung des DB-Konzerns für die Frage von Bedeutung ist, ob und in welchem Umfang und zu welchen Konditionen der DB-Konzern Wettbewerbern auf der Schiene Zugang zu solcherart subventionierten Einrichtungen wie Waschanlagen, Abstellplätzen, Tankanlagen, Serviceeinrichtungen etc. gewähren sollte?

Der Zugang zu den genannten Anlagen wird auf der Grundlage des EU-Rechts für alle Eisenbahnen in gleicher Weise geregelt.

14. Wie hat sich nach Feststellung der Bundesregierung der Cash-Flow-Return-On-Invest der DB AG entwickelt?

    Wie hoch ist der Selbstfinanzierungsgrad des Unternehmens angesichts dieses Cash-Flows?

    In welcher Höhe hatte die Regierungskommission Bundesbahn für das Jahr 2000 einen Cash-Flow erwartet?

Basierend auf einem umfangreichen Vergleich verschiedener Wertmanagementkonzepte hat sich der DB-Konzern 1999 für die Etablierung des signifikant einfacheren, aus der handelsrechtlichen Zahlenwelt auch für Dritte ableitbaren, für die interne Steuerung gut geeigneten und am Kapitalmarkt wesentlich üblicheren ROCE-Konzepts entschieden. Ein wesentlicher Maßstab für die Steuerung des Unternehmens ist hierbei die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (ROCE: Return on Capital Employed). Entsprechend wird keine parallele Berechnung von Cash-Flow-Return-on-Investment (CFROI)-Werten und davon abgeleiteten Kennziffern vorgenommen.

Die Regierungskommission Bundesbahn hat 1991 die Entwicklung der Bundesbahn unter Status-Quo-Bedingungen hochgerechnet. Eine auf die Kennzahl CFROI abstellende Prognose gab es nicht.

15. Erzielt die DB Netz AG inzwischen Trassenerlöse, die ausreichend sind, um mit diesen Trassengebühren die vollen Netzkosten zu decken?

    Wie hat sich nach Feststellung der Bundesregierung die Rentabilität des Schienennetzes entwickelt?

    Welche Auswirkung hat dies auf die zukünftige Belastung des Bundeshaushalts?

Aus dem veröffentlichten Geschäftsbericht 2002 der DB Netz AG geht hervor, dass das Unternehmen insgesamt noch negative Betriebsergebnisse erwirtschaftet.

Die Belastung des Bundeshaushalts ergibt sich aus der gesetzlich geregelten Infrastrukturverantwortung des Bundes und wird durch die Ergebnissituation einzelner Infrastrukturgesellschaften nicht beeinflusst.

16. In welchem Umfang wird nach Auffassung der Bundesregierung die Gewinn- und Verlustrechnung der DB Netz AG pro Jahr entlastet durch den entfallenden Abschreibungsaufwand infolge der Finanzierung der Investitionen durch verlorene Baukostenzuschüsse?

Eine vollständige Finanzierung mit zinslosen Darlehen anstelle von Baukostenzuschüssen wäre mit § 10 BSchwAG nicht vereinbar gewesen. Auf dieser Annahme aufbauende fiktive Berechnungen zur Bestimmung der „Entlastung“ der DB Netz AG wären daher rein theoretisch und werden nicht durchgeführt.

17. Ist die DB Netz AG nach Einschätzung der Bundesregierung innerhalb von einer Periode von zehn Jahren in der Lage, ihre Rentabilität so zu verbessern, dass sie ihren Kapitalbedarf für Investitionen ohne Baukostenzuschüsse finanzieren kann (also aus dem eigenen Cash-Flow sowie mit zinslosen Darlehen)?

Die Planung des Unternehmens wird von dem Vorstand bzw. der jeweiligen Geschäftsführung vorgelegt und im Rahmen der dafür vorgesehenen Gremien erörtert. Aufgrund der Vertraulichkeit dieser Informationen nimmt die Bundesregierung nicht zu Fragen der Mittelfristplanung ihrer Beteiligungen Stellung.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung hinsichtlich der Produktivitätsentwicklung die Einschätzung des Bundesrechnungshofes, wonach bereits im Zeitraum 1990 bis 1993 der Personalbestand um 70 000 reduziert wurde, was bereits ohne Bahnreform zu einer erheblichen Produktivitätssteigerung geführt habe, wenn man den gleichen Berechnungsmodus zugrunde legen würde, den jetzt die DB AG bei der Darstellung ihres Produktivitätsfortschrittes anlegt?

    Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass bei den Produktivitätsberechnungen der Einsatz aller Ressourcen, nicht nur der Personalaufwand, berücksichtigt werden sollte?

Zu Beginn der 90er Jahre musste sich die DR völlig veränderten Rahmenbedingungen stellen, die eine grundlegende Änderung der Verkehrsströme zur Folge hatten. Auf Grund dessen ging insbesondere bei der Schiene die Verkehrsleistung erheblich zurück, und es wurde massiv Personal abgebaut. Auch bei der DB war in diesem Zeitraum ein Rückgang von Verkehrsleistung und Mitarbeiterzahl zu verzeichnen. Die Aussagekraft der Kennzahl Mitarbeiterproduktivität im Sinne einer Verkehrsleistung je Mitarbeiter und die Vergleichbarkeit mit anderen Perioden ist angesichts des beschriebenen Umbruchs in diesem Zeitraum gering. Die Ziele der Bahnreform 1994, die Entlastung des Steuerzahlers und die Steigerung der Verkehrsleistungen der Bahn, hätten allein durch den fortgesetzten Personalabbau mittel- und langfristig nicht erreicht werden können.

Produktivitätsberechnungen können auch im Hinblick auf den Einsatz anderer Ressourcen angestellt werden. Ergebniskennzahlen bestätigen jedoch eine deutliche operative Verbesserung der DB AG seit 1994. Diese operative Verbesserung ist gutachterlich festgestellt und stützt die Aussagen zum Produktivitätsfortschritt.

II. Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

19. Wie haben sich die Verkehrsleistungen der Sparten Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr seit 1993 entwickelt, ausgedrückt in Personenkilometer bzw. Tonnenkilometern?

Die Verkehrsleistungen der Eisenbahnen im Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr haben sich seit 1993 wie folgt entwickelt:

	1993	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**
Güterverkehr [in Mrd. tkm]	64,9	69,9	68,8	67,7	72,9	73,6	71,4	76,0	76,4	75,5	78,5
Personenfernverkehr [in Mrd. Pkm]	33,7	34,8	36,3	35,6	34,9	34,3	34,6	35,9	34,8	32,7	31,2
Personennahverkehr [in Mrd. Pkm]	25,0	31,5	38,7	40,4	39,1	38,1	39,0	39,2	40,5	38,2	40,0

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Verkehr in Zahlen 2003/2004. Berlin. S. 212f., 236f. und korrigierte Werte des Statistischen Bundesamtes für den Güterverkehr der Jahre 2001 und 2002 sowie vorläufige Werte für das Jahr 2003.
Die Zeitreihe für den Personenverkehr weist zwischen 1994 und 1995 einen Bruch auf, verursacht durch eine Änderung in der Erhebungsmethode (siehe dazu auch Antwort zu den Fragen 21 und 22).

20. Wie hat sich der jeweils entsprechende Modalsplit, also der Anteil am Gesamtverkehrsmarkt, entwickelt?

Der Anteil der unter Frage 19 in den einzelnen Sparten aufgeführten Verkehrsleistungen an den gesamten Verkehrsleistungen im Güter- und Personenverkehr stellt sich seit 1993 wie folgt dar (in Prozent):

	1993	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**
Güterverkehr	16,6	16,6	16,0	16,0	16,2	15,7	14,5	15,1	15,0	14,9	15,4
Personenfernverkehr	3,8	3,9	4,0	3,9	3,8	3,8	3,8	4,0	3,9	3,7	3,6
Personennahverkehr	2,8	3,6	4,3	4,5	4,3	4,2	4,2	4,4	4,6	4,4	4,6
Personenverkehr insgesamt	6,6	7,5	8,3	8,4	8,1	8,0	8,0	8,4	8,5	8,1	8,2

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Verkehr in Zahlen 2003/2004. Berlin. S. 214f., 236f. unter Berücksichtigung der vom Statistischen Bundesamt korrigierten Werte für den Güterverkehr der Jahre 2001 und 2002 sowie vorläufige Werte für das Jahr 2003.
Die Zeitreihe für den Personenverkehr weist zwischen 1994 und 1995 einen Bruch auf, verursacht durch eine Änderung in der Erhebungsmethode (siehe dazu auch Antwort zu den Fragen Nr. 21 und 22).
Bei der Anteilsermittlung der Schiene im Personenverkehr ist im Luftverkehr dessen Inlandsverkehr zugrunde gelegt worden.

21. Ist der Bundesregierung bekannt, ob sich die Berechnungsmethode des DB-Konzerns bei der Darstellung der Verkehrsleistungen nach 1996 verändert hat, etwa dahin gehend, dass nunmehr bei der Ermittlung der Verkehrsleistungen nicht nur zahlende Passagiere, bezahltes Frachtaufkommen, sondern auch nichtzahlende Passagiere bzw. unbezahltes Frachtaufkommen mitberechnet werden?

    Falls ja, in welchem Umfang hat dies zu einer Veränderung der von der DB AG vorgelegen Statistiken zur Verkehrsleistungen geführt?

22. Sind der Bundesregierung (in Bezug auf die Darstellung der Verkehrsleistungen in der Zeitreihe) sonstige Veränderungen bei den statistischen Methoden seitens der DB AG bekannt?

Die Unternehmen des DB-Konzerns haben im Verlauf des Jahres 1999 die Ermittlung der Fahrgastzahlen und der Verkehrsleistungen von Schätzungen aus Fahrscheinverkäufen um Ergebnisse aus Fahrgasterhebungen (Reisenden-Erfassungs-System/RES) erweitert. Das RES bei der DB AG war eingeführt worden, weil die Vermutung bestand, dass die bisherige umsatzbasierte Schätzmethode insbesondere im Fernverkehr zu Untererfassungen führte (z. B. durch zu geringe Nutzungsannahmen von Zeitkarten, Gruppenfahrscheinen oder Nichtberücksichtigung von Freifahrern). Mit der Umstellung auf die neue Erhebungsmethode wurden Rückrechnungen vorgenommen, um die Entwicklung auch im Zeitablauf darstellen zu können.

Die Umstellung auf RES-basierte Zahlen stellt aus Sicht der Bundesregierung eine methodische Verbesserung dar, da dadurch der tatsächliche Schienenpersonenverkehr der DB AG besser abgebildet wird und alle Fahrgäste unabhängig von der Art des Fahrscheines oder dem Grund der unentgeltlichen Beförderung in die Erhebung eingehen.

Generell ist jedoch die getrennte Darstellung der Verkehrsleistungen nach Nah- und Fernverkehr im Schienenpersonenverkehr über einen längeren Zeitraum kritisch zu sehen. Wegen der häufigen Umwidmung von Zuggattungen (z. B. D-Züge zu Interregio- oder Regio-Zügen) gibt es definitorische Verschiebungen vom Fern- zum Nahverkehr, die größenordnungsmäßig nicht bekannt sind.

Mit der Aufteilung der DB AG in verschiedene Konzernsparten wurde der Dienstgutverkehr zu Zwecken der internen Verrechnung zwischen den Konzerntöchtern von 10,1 Mio. t im Jahr 1996 bis auf eine Restmenge von rund 0,2 Mio. t im Jahr 2002 in frachtpflichtigen Wagenladungsverkehr übergeführt. Ebenso wurde der Stückgutverkehr in den Wagenladungsverkehr übergeführt. Bei sonst gleich bleibenden Umständen dürfte sich damit der Wagenladungsverkehr leicht erhöhen. Der Anteil des Dienstgut- und Stückgutverkehrs der Eisenbahnen am Gesamtverkehr betrug 1996 rund 3,6 %.

Mit dieser Änderung wird der Umstrukturierung der DB AG im Zuge der Bahnreform in sachgerechter Weise Rechnung getragen. Weitere Änderungen bei den statistischen Methoden der DB AG sind der Bundesregierung nicht bekannt.

23. Wie hat sich die Auslastung des Schienennetzes entwickelt, dargestellt in der Entwicklung der Trassenkilometer in der Zeitreihe seit 1993, differenziert nach Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr und konzernexternen Trassenkunden?

Die Entwicklung der Betriebsleistung der DB Netz AG lässt sich nach Angaben der DB AG erst ab 1998 auf verlässlicher Datengrundlage darstellen.

Mio. Trkm pro Jahr	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**
Betriebsleistung DB Netz insgesamt	946,5	976,7	984,2	977,3	967,4
davon:					
– konzernexterne Kunden	13,3	20,4	26,0	39,1	50,1
– konzerninterne Kunden	917,3	956,3	958,2	938,2	50,1
nachrichtlich: [1)] Betriebsleistung von					
– DB Cargo/Railion	223,5	220,3	225,5	226,9	211,0
– DB Reise&Touristik/ Fernverkehr	181,5	177,5	175,9	161,5	156,1
– DB Regio	536,6	552,4	563,9	560,2	563,9

Quelle: Daten und Fakten Deutsche Bahn AG von 1994 bis 2002.

1) Die Betriebsleistungen der aufgeführten Gesellschaften enthalten auch Trkm, die nicht auf dem Netz der DB AG erbracht wurden (z. B. im Ausland).

Während die Betriebsleistung konzernexterner Trassenkunden in jedem Jahr deutlich anstieg, ist die Tendenz bei den DB-Trassenkilometern insbesondere auf Grund der Auswirkungen von marktorientierten Angebotsanpassungen seit 2001 rückläufig.

24. Wie hat sich das Aufkommen an Trassengebühren im gleichem Zeitraum entwickelt, ebenfalls dargestellt nach Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr und konzernexternen Trassenkunden?

Auf der Grundlage der seit 2001 veröffentlichten Geschäftsberichte der einzelnen DB-Gesellschaften stellt sich die Entwicklung der Umsatzerlöse der DB Netz AG aus Trassenentgelten wie folgt dar:

Trassenerlöse in Mio. Euro	**2001**		**2002**	
Personenverkehr	2 543	79,6 %	2 520	79,6 %
DB Reise & Touristik	*622*	*19,5 %*	*608*	*19,2 %*
DB Regio	*1 921*	*60,2 %*	*1 912*	*60,4 %*
Güterverkehr	507	15,9 %	485	15,3 %
Sonstige	7	0,2 %	8	0,3 %
Konzerninterne Trassenerlöse	3 057	95,7 %	3 013	95,2 %
Konzernexterne Trassenerlöse	136	4,3 %	153	4,8 %
Trassenerlöse DB Netz AG	3 193	100,0 %	3 166	100,0 %

25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass seit 1994 der Selbstfinanzierungsanteil des Schienennetzes durch Trassengebühren im Wesentlichen durch Steigerungen des Trassenpreises, nicht aber durch eine Steigerung der Trassenkilometeranzahl auf dem Netz, erreicht worden ist?

    Wenn ja, hält die Bundesregierung dies für eine wünschenswerte Entwicklung im Sinne der Bahnreform?

Die DB Netz AG legt die Trassenpreise unter Berücksichtigung der Markt- und Kostensituation in eigener unternehmerischer Verantwortung fest. Steigende Aufwendungen kann sie entweder durch eine höhere Auslastung des Netzes oder durch eine Anhebung der Trassenpreise ausgleichen.

Ziel der Bundesregierung ist eine erhebliche Steigerung der Verkehrsleistungen auf der Schiene. Mit steigender Anzahl der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzten Trassen werden sich nach Einschätzung der Bundesregierung langfristig auch die Chancen für eine Senkung der Aufwendungen je Trassenkilometer verbessern.

26. Wie hat sich der Umsatz des DB-Konzerns und seiner Sparten Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr entwickelt im Vergleich zu den Umsatzerwartungen der Regierungskommission Bundesbahn, dargestellt in den jeweiligen Zeitreihen?

    Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Unterschreitung der Umsatzerwartungen der Hauptgrund für das Scheitern des reformpolitischen Zieles ist, eine sich selbst (einschließlich Netzkosten, ohne Kapitalkosten) tragende Eisenbahnverkehrswirtschaft zu schaffen?

Der Umsatz des DB-Konzerns hat sich im Vergleich zu der fortgeschriebenen Modellrechnung von 1993 wie folgt entwickelt:

Mrd. Euro	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**1994 -2002**
Umsatzerlöse DB AG (Fortgeschriebene Modellrechnung von 1993) [1]	13,6	14,1	14,8	15,4	16,2	17,2	18,2	19,3	20,5	149,3
Umsatzerlöse DB AG (Nominal)	14,8	15,2	15,5	15,6	15,3	15,6	15,5	15,7	18,7	141,9
davon										
– DB Reise&Touristik [2]					4,0	4,2	3,5	3,5	3,4	
– DB Regio [2]					7,2	7,3	7,5	7,6	7,8	
Summe Personenverkehr	9,0	9,4	9,8	10,2	11,2	11,5	11,0	11,1	11,2	94,4
Güterverkehr	4,3	4,0	3,7	3,8	3,6	3,5	3,8	3,8	3,7	34,2

[1] Angaben nur für DB AG insgesamt.
[2] Bis 1997 wurden die Spartenumsätze auf Konzernebene nicht erfasst.

Aus dem Vergleich der tatsächlich eingetretenen Umsatzentwicklung der DB AG mit der Prognoserechnung von 1993 kann nach Auffassung der Bundesregierung kein Scheitern der reformpolitischen Ziele abgeleitet werden. Hierzu wird auch auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Eine deutliche Steigerung der Verkehrsleistungen auf der Schiene und damit auch der Umsatzerlöse wurde vor allem im Personenfern- und Güterverkehr noch nicht erreicht. Einen erheblichen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der

Eisenbahnverkehre hat neben den Umsatzerlösen jedoch nach wie vor auch die Entwicklung der Kosten und der Produktivität. Der deutliche Sprung der Umsatzerlöse der DB AG (nominal) von 2001 auf 2002 ist durch die Übernahme der Stinnes AG geprägt.

27. Auf welche Ursachen führt die Bundesregierung diese Umsatzentwicklung auf dem Schienenverkehrsmarkt zurück?

    Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass Wettbewerb auf der Schiene – intramodaler Wettbewerb – ein geeignetes Mittel ist, Schienenverkehrsangebote für die Kundschaft zu attraktivieren und dadurch eine Erhöhung der Nachfrage auszulösen?

Nach Auffassung der Bundesregierung müssen Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs stärker als bisher steigen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen stehen in der Pflicht, ihre Verkehrsangebote so zu gestalten, dass sie für den Kunden hinsichtlich Umfang, Qualität und Preis attraktiv sind und so eine verstärkte Nachfrage auslösen. Wesentliche Voraussetzungen hierfür sind nach Auffassung der Bundesregierung ein leistungsfähiges Schienennetz und ein diskriminierungsfreier Wettbewerb auf dem Schienennetz sowie ein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern.

28. Wie hat sich die Verschuldung des DB-Konzerns seit 1994 entwickelt, dargestellt in den Ist-Zahlen?

    Wie hätte sich die Verschuldung des DB-Konzerns dargestellt, wenn die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen vollständig mit zinslosen Darlehen anstelle mit verlorenen Baukostenzuschüssen erfolgt wäre?

Im Geschäftsbericht 2002 des DB-Konzerns werden folgende Verbindlichkeiten seit 1994 ausgewiesen:

in Mio. Euro	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**
Zinslose Darlehen Bund	2 340	4 781	6 308	7 363	8 284	6 344	6 714	7 324	7 726
Zinspflichtige Darlehen	513	606	858	1 713	2 532	4 192	5 463	6 993	11 051
Übrige Verbindlichkeiten	3 203	3 570	3 284	4 413	2 971	3 609	3 337	3 968	5 771
Verbindlichkeiten insgesamt	**6 056**	**8 957**	**10 450**	**13 489**	**13 787**	**14 145**	**15 514**	**18 285**	**25 548**

Der deutliche Sprung von 2001 auf 2002 bei den zinspflichtigen Darlehen ist nach Angaben der DB AG maßgeblich durch die Akquisitionsfinanzierung und den konsolidierungsbedingten Zugang zinspflichtiger Fremdmittel im Zusammenhang mit der Übernahme der Stinnes AG geprägt.

Eine vollständige Finanzierung mit zinslosen Darlehen anstelle von Baukostenzuschüssen wäre mit § 10 BSchwAG nicht vereinbar gewesen. Eine auf dieser Annahme aufbauende fiktive Berechnung der Verschuldung hat die Bundesregierung nicht durchgeführt, da diese keinen Interpretationswert hätte und keine Rückschlüsse auf eine angeblich realistischere Verschuldungslinie der DB AG zuließe.

29. Welche Eigenkapitalquote hat sich bei der tatsächlichen Entwicklung eingestellt, welche Eigenkapitalquote wäre bei einer ausschließlichen Finanzierung mit zinslosen Darlehen eingetreten?

Bezüglich der Entwicklung der Eigenkapitalquote des DB-Konzerns verweist die Bundesregierung auf die Veröffentlichungen im Geschäftsbericht 2002 des DB-Konzerns:

Eigenkapital inkl. Sonderposten in % der Bilanzsumme	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**
Stand am 31. Dezember	29,6 %	24,2 %	23,3 %	25,0 %	24,5 %	23,5 %	22,3 %	20,1 %	12,4 %

Entsprechend der Entwicklung der nicht durch Baukostenzuschüsse finanzierten Investitionen und der zinspflichtigen Fremdmittel hat sich der relative Anteil des Eigenkapitals an der wachsenden Bilanzsumme kontinuierlich leicht verringert. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in der Antwort zu der Frage 28 verwiesen.

III. Entwicklung von Wettbewerb auf der Schiene

30. Wie viele Eisenbahnverkehrsunternehmen (bundeseigene und nichtbundeseigene) gab es in Deutschland in den Jahren 1980, 1990 und 2000?

Über die Anzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen neben der DB und der DR in den Jahren 1980 und 1990 liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Im Jahr 2000 existierten 12 Eisenbahnen des Bundes und 198 nichtbundeseigene Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (NE).

31. Wie viele der in Deutschland existierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen befinden sich in echtem Wettbewerb mit der DB AG, konkurrieren also um dieselbe Kundschaft?

Wie viele der Eisenbahnverkehrsunternehmen nehmen demgegenüber im Wesentlichen lediglich Zuführungs- und Weiterverteilungsfunktionen wahr, ohne in Wettbewerb mit der DB AG zu treten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine konkreten Angaben der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen vor. Grundsätzlich konkurrieren die DB AG und die aktiv als Eisenbahnverkehrsunternehmen tätigen NE sowie die potenziellen Wettbewerber mit ähnlichen Leistungen um dieselbe Kundschaft. Dabei positionieren sich die Unternehmen in den jeweiligen Marktsegmenten gemäß der Marktattraktivität und ihrer eigenen Leistungsfähigkeit.

Die Ausgestaltung des Wettbewerbs ist in den einzelnen Marktsegmenten jedoch unterschiedlich: Im Güterverkehr bestehen bei einem großen Teil der Eisenbahnverkehrsunternehmen traditionell intensive Kooperationsbeziehungen mit der Railion Deutschland AG (vormals DB Cargo AG) im Einzelwagenverkehr. Dabei übernehmen die NE in der Regel die Sammel- und Verteilerverkehre und Railion den Hauptlauf. Vor allem im Geschäftsfeld Ganzzugverkehr existiert aber auch harter direkter Wettbewerb. Nach Beobachtungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zeichnet sich neben reinen Wettbewerbsverkehren zunehmend eine auftragsbezogene Differenzierung ab. So entscheidet im Schienengüterverkehr vielfach der Auftraggeber (Verlader, Speditionen), inwieweit Transportaufträge im Wettbewerb vergeben werden.

Im Schienenpersonennahverkehr haben es die Aufgabenträger in der Hand, in welchem Maße sie Konkurrenz um den Markt initiieren. Die Verkehrsunternehmen spezialisieren sich dabei teilweise auf bestimmte Marktnischen und gehen situationsbezogen auch Kooperationen bei einzelnen Aufträgen ein.

32. Welchen Marktanteil halten die Wettbewerber der DB AG im Schienenpersonennahverkehr, im Schienenpersonenfernverkehr und im Güterverkehr, dargestellt in Zugkilometer?

    Welchen Marktanteil halten die Wettbewerber in den vorgenannten Verkehrsbereichen, dargestellt in Personenkilometern bzw. Tonnenkilometern?

Im Schienengüterverkehr liegt der Marktanteil der NE des öffentlichen Verkehrs bei der Verkehrsleistung (in Tonnenkilometern) nach Berechnungen des VDV bei 4,5 %. Die Darstellung der Marktanteile in Zugkilometern ist für den Güterverkehr ungebräuchlich; entsprechende Daten liegen der Bundesregierung nicht vor.

Im Schienenpersonennahverkehr erzielten die NE im Jahr 2002 nach Berechnungen des VDV einen Marktanteil von 8,2 %, bezogen auf das Leistungsangebot in Zugkilometern. Die Zugkilometer sind Grundlage der Verkehrsverträge zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen. Der Anteil der NE an der Verkehrsleistung (in Personenkilometern) beläuft sich nach Berechnungen der Bundesregierung auf rund 4 %.

Im regelmäßigen Schienenpersonenfernverkehr liegt der Marktanteil der DB AG nur geringfügig unter 100 %.

Insgesamt erfasst wird die Betriebsleistung der DB Netz AG (in Trassenkilometern). Nach Angaben der DB AG erreichen die NE hier 5,2 %.

33. Wie hoch ist der Anteil der Schienenverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr, die ohne bzw. mit Ausschreibung in den letzten drei Jahren vergeben wurden?

Die Vergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr liegt in der Verantwortung der Länder. Sie sind dem Bund gegenüber nicht berichtspflichtig.

Aus dem Wettbewerbsbericht der DB AG vom März 2004 ergibt sich, dass in den Jahren 2001 bis 2003 insgesamt rund 44 Mio. Zugkilometer Gegenstand von Ausschreibungen oder Preisanfragen waren. Der Gesamtmarkt umfasst etwa 620 Mio. Zugkilometer.

34. Gewährleistet das derzeitige Verfahren der DB Netz AG zur Fahrplankoordination einen diskriminierungsfreien Zugang von Wettbewerbern?

    Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, bei denen Wettbewerber bei der Trassenvergabe diskriminiert worden sind?

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überwacht seit dem 1. Juli 2002 den diskriminierungsfreien Zugang zu allen Netzen (auch derjenigen nichtbundeseigener Eisenbahnen) nicht nur auf Antrag, sondern von Amts wegen. Nach den Erfahrungen des EBA gewähren die Eisenbahnen des Bundes grundsätzlich den diskriminierungsfreien Netzzugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, auch für diejenigen, die nicht zum DB-Konzern gehören. Im Zeitraum Juli 2002 bis Dezember 2003 hat das EBA 120 Verfahren durchgeführt. Die Eisenbahnen des Bundes waren an 115 Verfahren beteiligt, die in 100 Fällen zu Beanstandungen

geführt haben. Diesen wurde zum weit überwiegenden Teil im Verwaltungsverfahren abgeholfen. 7 Fälle werden zurzeit gerichtlich geklärt. Außerdem machen die Unternehmen von ihrem Recht Gebrauch, das Bundeskartellamt (BKartA) einzuschalten, wenn sie sich diskriminiert fühlen. Beschwerden über Hindernisse beim Netzzugang haben jedoch (außer beim Trassenpreissystem im Jahre 2000) nicht zu förmlichen Verfahren geführt. Die Abstimmung und Zusammenarbeit des BKartA und des EBA bei diesen Fragen ist auf der Basis des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gewährleistet.

35. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die von der DB Netz AG zum 1. Januar 2003 eingeführten „Regionalfaktoren“ Diskriminierungspotential besitzen?

    Welche Systematik und welche Einflussfaktoren liegen nach Kenntnis der Bundesregierung diesen „Regionalfaktoren“ zugrunde?

Die Bundesregierung sieht in den von der DB Netz AG eingeführten Regionalfaktoren kein Diskriminierungspotential, da diese in gleicher Weise für alle Nahverkehrsunternehmen anzuwenden sind. Die Regionalfaktoren werden auf Netzteilen angewendet, bei denen die Aufwendungen für Vorhaltung und Betrieb der Trassen nicht durch die Trassenerlöse abgedeckt werden. Hauptsächlicher Einflussfaktor sind die Verkehrsleistungen, die auf diesen Strecken erbracht werden und von den Ländern zu bestellen sind.

Ebenso hat das BKartA in Durchführung eines Vorverfahrens keine Feststellungen getroffen, die den Verdacht begründen würden, dass die Regionalfaktoren diskriminierend wirken würden.

36. Werden nach Auffassung der Bundesregierung bei der Netzentwicklung, etwa bei der Entwicklung der Bedarfe für den Bundesverkehrswegeplan, die Pläne der Wettbewerber der DB AG in angemessener Weise berücksichtigt?

    Oder teilt die Bundesregierung den Vorwurf, dass bei der Netzentwicklung die Infrastruktur sowie Kapazitäten und Investitionsschwerpunkte ausschließlich an den Interessen der DB-Verkehrsunternehmen ausgerichtet werden?

Die Vorstellungen der Bundesregierung zur Netzentwicklung enthält der vom Bundeskabinett am 2. Juli 2003 verabschiedete BVWP 2003. Die hierauf aufbauende Anpassung des Bedarfsplans Schiene befindet sich derzeit in der parlamentarischen Beratung. Die Aufstellung des neuen Bedarfsplans erfolgte in allen Phasen betreiberneutral: Zunächst wurden alle Länder, die DB AG und der VDV als Vertreter der Wettbewerber der DB AG um Anmeldung von Projekten für den neuen BVWP gebeten. Diese Anmeldungen gingen gleichwertig in das Bewertungsverfahren ein. Die Bewertung erfolgte auf Basis einer Verkehrsträger übergreifenden Prognose und eines Netzes für das Jahr 2015, welches ein betreiberunabhängiges, optimales Verkehrsangebot auf der Schiene modelliert.

Vor diesem Hintergrund wäre ein Vorwurf, dass Kapazitäten und Investitionsschwerpunkte der Netzentwicklung ausschließlich an den Interessen der DB AG ausgerichtet werden, völlig verfehlt. Eine genauere Kenntnis der Aufstellung des BVWP 2003 würde zeigen, dass dieser Vorwurf jeder Basis entbehrt.

37. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung bei Desinvestitionsmaßnahmen der DB Netz AG die Interessen von Wettbewerbern auf der Schiene ausreichend berücksichtigt?

    Sind der Bundesregierung Beispiele bekannt, bei denen etwa Verladeanlagen, Kreuzungsbahnhöfe oder Abstellgleise abgebaut oder stillgelegt wurden, ohne die davon betroffenen Wettbewerber der DB-Verkehrsgesellschaften zu befragen bzw. deren Interessen zu berücksichtigen?

Die DB Cargo AG, jetzt Railion Deutschland AG, hat sich in ihren Produktionsbereichen neu positioniert und in diesem Zusammenhang im Rahmen ihres Sanierungsprogramms „MORA C“ die Gütertransporte aus der Fläche in Einzelwaggons überprüft.

In diesem Rahmen hat die DB AG mit den einzelnen Güterverkehrskunden verhandelt und ihnen Alternativen angeboten, bevor sie die jeweils erforderliche Maßnahme umgesetzt hat. Mit dem Ziel, möglichst viel Verkehr auf der Schiene zu halten, hat die DB AG intensiv nach Lösungen gesucht, die von ihr nicht mehr zu bedienenden Güterverkehrsstellen im Rahmen der Mittelstandsoffensive oder durch bestehende oder neu zu gründende NE zu erhalten. Sie hatte der Bundesregierung verbindlich zugesagt, dass jede von DB Cargo nicht mehr zu bedienende Güterverkehrsstelle und jeder dahinter liegende Gleisanschluss solange erhalten bleibt, bis der VDV und die darin organisierten NE die Möglichkeiten der Weiterbedienung geprüft haben. Durch die Untersuchungen des Konzeptes „MORA C“ konnten zwischen den NE und der DB Cargo AG 30 neue Kooperationen geschaffen werden. Dadurch werden nun 90 ehemalige Güterverkehrsstellen der DB-Cargo AG von NE bedient.

Die Bundesregierung begrüßt ausdrücklich alle Formen der Kooperation zwischen der DB AG und nationalen wie auch internationalen Partnern, die die Wettbewerbsposition der Schiene gegenüber der Straße stärken und zu einem größeren Anteil der Schiene am Güterverkehrsmarkt führen.

38. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Versorgung der Wettbewerber der DB AG mit Traktionsenergie diskriminierungsfrei gewährleistet ist?

    Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das Bahnstrompreissystem 2003 und die Rabattierungsmöglichkeiten, die dieses vorsieht?

    Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Rabattierung faktisch ausschließlich die DB-Verkehrsgesellschaften begünstigt?

Das EBA hat die Versorgung der Wettbewerber der DB AG mit Traktionsenergie überprüft. Danach gilt nach derzeitigem Kenntnisstand Folgendes:

a) Seitens der DB AG, insbesondere der DB Energie, wird die Traktionsenergie allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei gewährt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten alle zu den gleichen Bedingungen sowohl Strom als auch Diesel geliefert.

b) Nach gemeinsamer Auffassung von BKartA und EBA lässt das neue Bahnstrompreissystem 2003 keine grundsätzliche Diskriminierung von Eisenbahnverkehrsgesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, erwarten. Jedem Unternehmen wird von der DB Energie Strom zu gleichen Bedingungen angeboten. Die DB Energie hat zum Anfang dieses Jahres durch ein neues Preismodell die Stromzulieferung durch andere Energieversorger ermöglicht. Die einzelnen Preisdifferenzierungen zu den jeweiligen Zeitzonen werden nachvollziehbar erläutert. Eine bestimmte Verkehrsart wird weder besonders bevorzugt noch benachteiligt.

c) Die Rabattierung, die das neue Bahnstrompreissystem vorsieht, stellt nach gemeinsamer Auffassung von BKartA und EBA keine Diskriminierung dar. Sie gilt zudem in den zulässigen Grenzen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, wonach Mengennachlässe grundsätzlich zulässig sind. Der Mengenrabatt im neuen Bahnstrompreissystem entspricht auch nach Meinung der interessierten Kreise der Verteilung der Marktverhältnisse und spiegelt die Einkaufssituation wieder.

39. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die DB AG als marktbeherrschendes Verkehrsunternehmen im Schienensektor verpflichtet sein sollte, Fahrplaninformationen über ihre Wettbewerber in ihre Informationsmedien und Informationssysteme aufzunehmen?

    Falls ja, in welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung dies sicherzustellen?

Die zivilrechtlichen Klageverfahren zu diesem Themenkomplex sind noch nicht abgeschlossen. Eine gesetzliche Regelung über ein Anbieter übergreifendes Auskunftssystem wird auf der Grundlage der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, die bereits im Entwurf vorliegt, auch für nationale Verkehre erfolgen. Unabhängig davon sieht der Entwurf des BMVBW zur Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften eine Verpflichtung der Eisenbahnen zum Aushang gemeinsamer Fahrpläne in gemeinsam genutzten Bahnhöfen vor.

40. Sind der Bundesregierung Fälle so genannter Koppelgeschäfte bekannt, bei denen die DB AG Verhandlungen über Nahverkehrsverträge mit Investitionsentscheidungen im Netz- oder Werkebereich verknüpft haben soll, um die Vergabe von Nahverkehrsverträgen an die DB Regio AG zu bewirken?

Die Vergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr liegt in der Verantwortung der Länder. Sie sind dem Bund gegenüber nicht berichtspflichtig.

41. Hält es die Bundesregierung für legitim, dass die DB AG als bundeseigenes Unternehmen in der Vergangenheit wiederholt nicht nur reine Produkt- oder Imagewerbung betrieben, sondern in Printmedien auch Anzeigen mit politischen Positionen etwa zur Arbeit der Task Force „Zukunft der Schiene“ geschaltet hat?

Die Bundesregierung hat keine rechtlichen Bedenken, wenn Eisenbahnunternehmen nicht nur mit ihren Angeboten werben, sondern sich auch zu politischen Positionen äußern, die für die Unternehmensentwicklung von zentraler Bedeutung sind.

42. Sind der Bundesregierung Beispiele bekannt, bei denen die DB AG auf die Schaltung von bisherigen Werbeanzeigen verzichtet hat, unmittelbar nachdem in dem jeweiligen Printmedium eine kritische Berichterstattung über die Geschäftspolitik der DB AG erfolgt war?

Der Bundesregierung sind derartige Beispiele nicht bekannt. Sie nimmt im Übrigen zu Detailfragen unternehmerischen Handelns nicht Stellung.

43. Ist die Bundesregierung nach zehn Jahren Bahnreform insgesamt der Auffassung, dass die Entwicklung des Schienensektors hin zu einer Wettbewerbsbranche zufriedenstellend verlaufen ist?

Die Entwicklung des Schienensektors hin zu einem Wettbewerbsmarkt ist in den einzelnen Sparten bisher unterschiedlich verlaufen. Insbesondere im Schienenpersonennahverkehr hat sich gezeigt, dass Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen wesentlich zu besseren Angeboten und mehr Service für die Kunden, zu Innovationen und höherer Wirtschaftlichkeit beiträgt. Auch die Anzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Anteil der NE an der Verkehrsleistung sind seit der Bahnreform deutlich angestiegen. Im Schienengüterverkehr hat der Wettbewerb in den letzten Jahren ebenfalls zugenommen.

Das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs haben entscheidend zur Entwicklung von Wettbewerb auf der Schiene beigetragen. Ein insgesamt zufrieden stellendes Ergebnis kann nach Einschätzung der Bundesregierung aber erst erwartet werden, wenn ein diskriminierungsfreier Zugang der Eisenbahnverkehrsunternehmen zum gesamten europäischen Schienennetz gewährleistet und auch auf europäischer Ebene eine weitgehende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der Schiene gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern erreicht ist.

B. Kapitalmarktfähigkeit bzw. Börsenfähigkeit des DB-Konzerns

44. Hält die Bundesregierung die Erklärung der DB AG, die operativen Verluste der Jahre 2000 bis 2003 seien auf eine „Investitionsoffensive“ zurückzuführen, für inhaltlich zutreffend oder stimmt sie der Aussage zu, dass diese Verluste nichts mit der angeblichen Investitionsoffensive zu tun haben?

    Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die zukünftige Belastung des Bundeshaushalts?

    Falls die Bundesregierung einen Zusammenhang mit der angeblichen Investitionsoffensive sieht, wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, dass die Investitionen des DB-Konzerns im Jahr 2001 – dem ersten Jahr mit „roten Zahlen“ – mit 7,1 Mrd. Euro unter dem Durchschnitt der Jahre 1994 bis 2000 gelegen haben?

Die Bundesregierung verweist hierzu auf die Veröffentlichungen des DB-Konzerns in den Geschäftsberichten der Jahre 2000 bis 2002 und die dort gegebenen Erklärungen zur wirtschaftlichen Entwicklung. Angesichts der langen Bauzeiten bahntypischer Investitionen resultiert aus der Investitionspolitik zunächst nur eine Finanzierungsbelastung soweit verzinsliche Fremdmittel eingesetzt werden. Dem Abbau des Investitionsrückstaus und der Weiterentwicklung des Systems Bahn steht entsprechend eine Erhöhung der verzinslichen Fremdmittel gegenüber. Insofern ergibt sich eine Ergebnisbelastung durch höhere Zinsaufwendungen. Mit dem umfangreichen Investitionsprogramm des DB-Konzerns, das seit 1994 oberhalb reiner Re-Investitionen lag, erhöhten sich kontinuierlich

das Sachanlagevermögen und zugleich die jährlichen Belastungen aus Abschreibungen. Dabei ergeben sich Ergebnisbelastungen aus Abschreibungen insbesondere bei Großprojekten systematisch vielfach erst zeitversetzt mit deren Betriebsbereitschaft. Darüber hinaus ist bei Modernisierungsmaßnahmen ein nicht unerheblicher Teil direkt ergebniswirksamer Aufwandstatbestände zu berücksichtigen. Gleichzeitig galt es für den DB-Konzern, für die ab 2001 im Rahmen der Trilateralen Vereinbarung erhöht zur Verfügung gestellten Mittel zunächst die Planungskapazitäten auszubauen, um eine sachgerechte Mittelverwendung zu gewährleisten. Insofern besteht kein sofortiger zeitlicher Zusammenhang zwischen der Höhe der Investitionsausgaben und dem Jahresergebnis des Konzerns.

45. Welche Schlussfolgerungen für die zukünftig zu erwartende Belastung des Bundeshaushaltes zieht die Bundesregierung ggf. aus der Bewertung, dass der Ergebniseinbruch des DB-Konzerns weder auf eine „Investitionsoffensive“, noch auf hohen „Modernisierungsaufwand“ zurückzuführen ist?

    Steht die Ergebnisentwicklung des DB-Konzerns, die durch einen Ergebniseinbruch in den Jahren 2001, 2002 und 2003, jedoch einen steilen Anstieg in der erwarteten Ergebnisentwicklung ab 2004 gekennzeichnet ist, nach Einschätzung der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Umsatzentwicklung?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist die Entwicklung des Ergebnisses des DB-Konzerns nachhaltig durch die Investitionsoffensive beeinflusst worden. Ein Zusammenhang zwischen der Ergebnisentwicklung des DB-Konzerns und der Belastung des Bundeshaushalts besteht nicht.

Die Planungen von Unternehmen unterliegen grundsätzlich einem rechtlich zu würdigenden Vertraulichkeitsschutz. Die Bundesregierung kann deshalb zur zahlenmäßigen Entwicklung einzelner Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung nicht Stellung nehmen. Sie verweist jedoch auf die Presseerklärung des Vorstands der DB AG im Nachgang der Aufsichtsratssitzung am 10. Dezember 2003, wonach eine kontinuierliche Ergebnisverbesserung in den folgenden Planjahren zu erwarten ist. Diese basiert auf der konsequenten Fortsetzung des Sanierungskurses. Beiträge zur Ergebnisverbesserung werden sowohl kostenseitig wie auf der Umsatzseite erwartet.

46. Welche Bedeutung haben nach Einschätzung der Bundesregierung „Sondereffekte“, insbesondere die Entwicklung der „sonstigen betrieblichen Erträge“ für die Ergebnisentwicklung seit dem Jahr 2000 gehabt?

    Ist der Bundesregierung bekannt, welche „Sondereffekte“ in den „sonstigen betrieblichen Erträgen“, insbesondere im Jahr 2000, enthalten sind?

Die Bundesregierung verweist bezüglich der Bedeutung einzelner Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung auf die veröffentlichten Geschäftsberichte des DB-Konzerns. Die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge ist dort dargestellt.

47. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Aufgabe der im Dezember 1999 beschlossenen Mittelfristplanung, die eine Ergebnisverbesserung um 8,4 Mrd. DM bis 2004 und damit das Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit zum Ziel hatte, im Zusammenhang steht mit der „Bestandsaufnahme Netz“ im Jahr 2000?

Im Jahr 2000 wurde der durchschnittlich erforderliche Ersatzinvestitionsbedarf für das heute bestehende Netz mit rund 2,5 Mrd. Euro pro Jahr ermittelt. Das Thema Ersatzinvestitionen spiegelt sich auch regelmäßig in den Mittelfristplanungen der DB AG wieder.

Die im Jahr 2000 erfolgten Abstimmungen im Hinblick auf den Umfang der erforderlichen Ersatzinvestitionen sind nach Kenntnis der Bundesregierung allerdings keine Ursache dafür, dass Mittelfristplanungen hätten geändert werden müssen.

48. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass bei dieser „Bestandsaufnahme Netz“ Erkenntnisse gewonnen wurden, die vorher nicht bereits bekannt waren?

    Falls ja, um welche Erkenntnisse handelt es sich dabei?

Auf die Antwort zu Frage 47 wird verwiesen.

49. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass in den Mittelfristplanungen seit dem Jahr 2000 die Planwerte übertrieben negativ angesetzt werden, um später Ergebnisse „über Plan“ und in der Bilanzoptik einen Sanierungserfolg ab dem Jahr 2004 darstellen zu können?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung nicht. Weder die testierten Jahresabschlüsse noch die Planungsdokumentationen des Konzerns lassen einen solchen Schluss zu. Die Mittelfristplanung 2004 bis 2008 wird von der DB AG selbst als sehr ambitioniert eingeschätzt.

50. Worum handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Sanierungskonzepten „Fokus“ und „Offensive Bahn“?

    Wie weit unterscheiden sich diese so genannten Sanierungskonzepte von den früheren Konzepten mit den Bezeichnungen AGP 1, AGP 2 und AGP 3?

Die „Offensive Bahn“ zielt auf die drei Teilbereiche Sanierung, Leistung, Wachstum. Hierzu ist eine Vielzahl von Programmen und Maßnahmen definiert worden. Unter „Fokus“ sind wesentliche Sanierungsprojekte zusammengefasst worden. Dabei wurden auch die Projekte AGP 1, AGP 2 und AGP 3 berücksichtigt. Die Fokus-Projekte zeichnen sich aber in besonderem Maße durch ein striktes Monitoring und eine hohe Umsetzungsdisziplin aus.

51. Welche Bedeutung für die Ergebnisentwicklung des DB-Konzerns und damit für die zu erwartende zukünftige Haushaltsbelastung misst die Bundesregierung der Entwicklung des „sonstigen betrieblichen Aufwands“ ab dem Jahr 2000 bei?

Die Bundesregierung verweist bezüglich der Bedeutung einzelner Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung auf die öffentlich zugänglichen Geschäftsberichte des DB-Konzerns. Die Entwicklung des sonstigen betrieblichen Aufwands ist dort dargestellt. Zwischen der Entwicklung einzelner Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung des DB-Konzerns und der Belastung des Bundeshaushalts besteht kein Zusammenhang.

52. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Geschäftsberichte der Bahn hinreichende Erläuterungen zu den Buchungsvorgängen im Bereich des „sonstigen betrieblichen Aufwands“ enthalten?

Aus Sicht der Bundesregierung sind in den Geschäftsberichten die Darstellungen und Erläuterungen zur Entwicklung der wirtschaftlichen Lage, zur Bilanz, zur Gewinn- und Verlustrechnung sowie zur Kapitalflussrechnung nachvollziehbar und hinreichend, um die wirtschaftliche Entwicklung beurteilen zu können.

53. Ist der Bundesregierung bekannt, wie sich die „sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ ab 2004 entwickeln werden, und welche Bedeutung misst die Bundesregierung der geplanten Entwicklung dieser Aufwandsposition bei?

Teilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Einschätzung, dass die Entwicklung dieser Aufwendungen für den im so genannten Sanierungsplan unterstellten Turn-Around ab dem Jahre 2004 der wesentliche Grund ist?

Die Bundesregierung nimmt zur Entwicklung einzelner Größen der Mittelfristplanung der DB AG aus Gründen der Vertraulichkeit dieser Informationen nicht Stellung.

54. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die in die DB-Bilanz eingestellten Rückstellungen seit 1994 entwickelt, dargestellt in ihrer Zusammensetzung nach jeweiliger Rückstellungsart?

Die Bundesregierung verweist hierzu auf die Darstellungen im Geschäftsbericht 2002 des DB-Konzerns:

in Mio. Euro	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**
Pensions- und sonstige langfristige Rückstellungen	7 585	9 128	9 902	9 627	9 881	9 241	8 420	9 515	9 217
Steuer- und sonstige kurzfristige Rückstellungen	1 401	1 979	2 237	2 181	2 612	3 714	5 747	4 787	5 617
Rückstellungen insgesamt	8 986	11 107	12 139	11 808	12 493	12 955	14 167	14 302	14 834

55. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Entwicklung der gebildeten Rückstellung bzw. die Zeitpunkte der Rückstellungszuführung und die Zeitpunkte der Rückstellungsauflösung im Zusammenhang stehen mit der Gestaltung der Ergebnisentwicklung, die bilanzoptisch im Jahr 2004 in einen Sanierungserfolg mündet?

Die Bundesregierung stimmt der Auffassung nicht zu. Die vom Abschlussprüfer mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschlüsse der DB AG entsprechen ohne Einschränkung den Vorschriften über die Rechnungslegung. In diesem Zusammenhang wird zudem auf die Feststellungen des Aufsichtsrats verwiesen, der diese Frage verneint und entsprechende Unterstellungen zurückgewiesen hat.

56. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass in der Mittelfristplanung des DB-Konzerns die „sonstigen betrieblichen Aufwendungen“ ab dem Jahr 2004, also dem Jahr der angeblichen Sanierung, schlagartig um rund 1 Mrd. Euro gegenüber dem Niveau der Jahre 2000 bis 2003 absinken?

Auf die Antwort zu Frage 53 wird verwiesen.

57. Wie erklärt sich die Bundesregierung das Absinken des Personalaufwandes im Jahr 2001 mit 7,487 Mrd. Euro um rund 1 Mrd. gegenüber 8,475 Mrd. Euro im Jahr 2000?

    In welchem Umfang werden seit dem Jahr 2001 so genannte Besitzstandwahrende Zulagen zwar an die Beschäftigten ausgezahlt, jedoch nicht als Personalaufwand im jeweiligen Jahr der Auszahlung gebucht?

Die Bundesregierung verweist hierzu auf die externe Berichterstattung des DB-Konzerns in den Geschäftsberichten 2001 und 2000.

58. Beabsichtigt die Bundesregierung die so genannte Trilaterale Vereinbarung zu Umfang, Höhe und Konditionen der Investitionsfinanzierung, also die weitgehende Umstellung auf Baukostenzuschüsse, in der kommenden Mittelfristperiode bis 2008 fortzuführen?

Die Trilaterale Vereinbarung ist zum 31. Dezember 2003 ausgelaufen. Die Bundesregierung hat mit der DB AG im Rahmen eines ausgewogenen Gesamtpakets vereinbart, dass im Mittelfristzeitraum 2004 bis 2008 die Investitionen in das bestehende Netz weiter mit Baukostenzuschüssen finanziert werden.

59. Plant die Bundesregierung die Erweiterung und/oder zeitliche Verlängerung anderer finanz- und ertragswirtschaftlich relevanter Fördertatbestände wie Altlastenerstattung nach § 21 Deutsche Bahn Gründungsgesetz, Zuwendungen nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Eisenbahnkreuzungsgesetz oder die Beteiligung des Bundes an Fonds-Modellen (zur Ablösung von Besitzstandswahrenden Zulagen), Vorruhestandsregelungen und Versicherungsansprüchen?

Der Bund hat in den Jahren 1994 bis 2002 zum Abbau von Altlasten im Bereich der neuen Bundesländer gemäß den §§ 21 und 22 DBGrG einen Beitrag für investive Altlasten von insgesamt rund 11 Mrd. Euro und für erhöhten Material- und Personalaufwand von insgesamt rund 17 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt.

Der Beitrag des Bundes für erhöhten Material- und Personalaufwand war auf 9 Jahre befristet und ist mit Ablauf des Jahres 2002 entfallen. Lediglich im Bereich der investiven Altlasten konnte der gemäß § 22 Abs. 2 DBGrG für die Jahre 1994 bis 2002 ermittelte Bedarf von bis zu 33 Mrd. DM (rund 16,9 Mrd. Euro) bis zum Jahre 2002 nicht vollständig abgebaut werden. Der verlangsamte Abbau begründet sich insbesondere dadurch, dass der Altlastenabbau eine Vielzahl von Kleinvorhaben umfasst (Sanierung von Brücken, Tunneln, Stützmauern; Maßnahmen der Signaltechnik), wobei ein Großteil dieser Vorhaben zudem unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs („unter dem rollenden Rad“) durchgeführt werden muss. Auf der Grundlage einer vom Bund, den neuen Bundesländern, der DB Netz AG und der DB Station&Service AG am 20. März 2002 unterzeichneten gemeinsamen Erklärung werden die ab dem Jahr 2003 benötigten Bundesmittel zum weiteren Abbau der investiven Altlast in Höhe von rund 1 Mrd. Euro bereitgestellt. Die Beseitigung dieser Altlasten wird voraussichtlich bis zum Jahr 2007 andauern.

Die Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind nicht befristet. Bei der ebenfalls fortzuführenden gesetzlichen Kostentragung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz handelt es sich nicht um Fördertatbestände oder Zuwendungen.

Die gesetzliche Vorruhestandsregelung (Gesetz zur Verbesserung der personellen Struktur beim Bundeseisenbahnvermögen und in den Unternehmen der Deutschen Bundespost) war zum 31. Dezember des Jahres 1998 ausgelaufen.

Für den Bereich des Bundeseisenbahnvermögens wurde sie für den Zeitraum vom 23. Mai 2002 bis zum 31. Dezember 2006 wieder in Kraft gesetzt (Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Verbesserung der personellen Struktur beim Bundeseisenbahnvermögen und in den Unternehmen der Deutschen Bundespost). Die DB AG beteiligt sich mit einmalig 60 000 DM (30 678 Euro) pro Ruhestandsbeamten an den Versorgungslasten. Eine darüber hinausgehende Verlängerung der Regelung ist nicht geplant.

Zu den übrigen in der Frage genannten Beispielen plant die Bundesregierung keine Erweiterung oder Verlängerung.

Die Bundesregierung wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte des Jahres 2004 zum einen ein Förderprogramm zum Neu- und Ausbau sowie zur Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen mit einer Laufzeit von 5 Jahren und einem Gesamtvolumen in Höhe von 160 Mio. Euro und zum anderen ein Programm zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße mit einer Laufzeit von drei Jahren und einem Volumen von 15 Mio. Euro pro Jahr starten.

60. Wie beurteilt die Bundesregierung im Hinblick auf das angestrebte Ziel der Kapitalmarktfähigkeit und das mögliche Ziel eines Börsenganges das so genannte Kapitalrenditekonzept der DB AG?

    Hält die Bundesregierung einen langfristig zu erreichenden Return On Capital Employed (Roce) von rund 10 % für realistisch?

    Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die von der DB AG angewendete Methode zur Ermittlung des Roce (Sachanlagevermögen zuzüglich Umlaufvermögen abzüglich zinslose Darlehen) eine geeignete finanzanalytische Kennzahl für potentielle private Investoren darstellt?

    Oder stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass die von der DB AG gewählte Methode zur Ermittlung des Roce nichts anderes besagt, als dass mit Hilfe einer im betriebswirtschaftlichen Sinne „zufälligen" staatlichen Subventionierung auf das (wenige) selbst eingesetzte Kapital eine Rendite von X % erwirtschaftet wurde, wobei das „betriebliche Vermögen" (als Nenner der Roce-Rechnung) künstlich gering gehalten wird (durch nichtaktiviertes Sachanlagevermögen, das mit Investitionszuschüssen finanziert wurde)?

Die Bundesregierung hält das von der DB AG gewählte Kapitalrenditekonzept mit dem ROCE (Return on Capital Employed) als wesentliche finanzanalytische Kennzahl für Investoren für sachgerecht. ROCE-Konzepte werden von einer Reihe börsennotierter deutscher Unternehmen sowie internationaler Transportunternehmen verwendet und haben sich aus Kapitalmarktsicht durchgesetzt.

Die DB AG rechnet damit, den ROCE nachhaltig zu steigern und strebt langfristig auf Konzernebene einen ROCE von 10 % an. Ob die erwarteten Steigerungen erreicht werden, muss vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung der DB AG in den Jahren 2004 und 2005 analysiert werden.

61. Geht die Bundesregierung im Hinblick auf eine mögliche Teilprivatisierung des DB-Konzerns (mit Netz) davon aus, dass die Eisenbahnverkehrsgesellschaften in Zukunft im Verkehrsmarkt ausreichend verdienen werden, um unter Berücksichtigungen ihrer übrigen Kosten mehr als die gegenwärtige Summe von rund 3,5 Mrd. Euro an Trassennutzungsgebühren zu den vollen, mehr als doppelt so hohen Netzkosten beitragen können?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Trassennutzungsentgelte auch künftig ihren Beitrag zur Deckung der Netzkosten leisten werden. Hierzu wird auch auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

62. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die DB Netz AG unter Anwendung einer Vollkostenbetrachtung (einschließlich kalkulatorischer Abschreibung und kalkulatorischer Zinsen) einen jährlichen Verlust von rund 3,5 Mrd. Euro erwirtschaftet?

Die DB Netz AG muss grundsätzlich alle über die ihr zur Verfügung gestellten Investitionszuschüsse hinausgehenden Aufwendungen für das Schienennetz durch Entgelte für die Trassennutzung decken. Der Bundesregierung liegt für die DB Netz AG keine „Vollkostenbetrachtung" mit einem „jährlichen Verlust von rund 3,5 Mrd. Euro" vor.

63. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass für einen privaten Investor, der sich am DB-Konzern mit Netz beteiligt, von Interesse sein wird, ob die DB Netz AG ihre Vollkosten in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung abbildet oder nicht?

    Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die Kapitalkosten und Abschreibungen derzeit in der DB-Netz AG „künstlich“ niedrig gehalten werden, indem die Finanzierung der Investitionen in das Sachanlagevermögen weitgehend mit verlorenen Baukostenzuschüssen des Bundes erfolgt, wobei die DB AG eine Bilanzierungsmethode gewählt hat, bei der mit Baukostenzuschüssen finanzierte Investitionen nicht aktiviert werden?

Die Jahresabschlüsse der DB AG sind nach den gesetzlichen Vorschriften aufgestellt. Sie enthalten sämtliche Vermögensgegenstände, Passiva, Erträge und Aufwendungen, bewertet mit den gesetzlich zulässigen Bewertungsansätzen.

Die von der DB AG gewählte Bilanzierungsmethode, Baukostenzuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten abzusetzen und nicht passivisch auszuweisen, ist sachgerecht und von den Wirtschaftsprüfern akzeptiert.

64. Wie hoch wäre nach Einschätzung der Bundesregierung das Sachanlagevermögen der DB Netz AG, wenn alle Investitionen seit 1994 entsprechend dem Bundesschienenwegeausbaugesetz mit zinslosen Darlehen (und nicht mit verlorenen Baukostenzuschüssen) finanziert worden wären?

    Wie hoch würde sich nach Einschätzung der Bundesregierung der jährliche Abschreibungsaufwand der DB Netz AG in diesem Fall darstellen?

    Welchen Unterschied wird es nach Auffassung der Bundesregierung für die zukünftige Ergebnisentwicklung der DB Netz AG machen, je nachdem ob zukünftige Investitionen für die kommenden zwei Mittelfristperioden (10 Jahre) mit verlorenen Baukostenzuschüssen oder aber mit Darlehen finanziert werden müssen?

Die Frage, welche Finanzierungsform, ob Baukostenzuschüsse oder zinslose Darlehen, zur Anwendung kommt, ist durch die gesetzlichen Regelungen und die vertraglichen (Rahmen)-Vereinbarungen abschließend festgelegt. Hypothetische Alternativrechnungen stellt die Bundesregierung nicht an.

65. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Innenfinanzierungsgrad des DB-Konzerns den Vorstellungen und Anforderungen privater Investoren entspricht?

    Welches sind nach Auffassung der Bundesregierung wesentliche Voraussetzungen für die Hingabe von Risikokapital an den DB-Konzern, welche Rolle spielen dabei verlässliche Umfeldbedingungen (ordnungspolitischer Rahmen), prinzipiell nach oben offene Renditechancen und die Befähigung des Managements, die Rendite steuern zu können?

Investoren werden ein gewisses Maß an Sicherheit bezüglich des Innenfinanzierungsgrades verlangen. Ob ein entsprechender Innenfinanzierungsgrad erreicht werden kann, muss vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung der DB AG in den Jahren 2004 und 2005 beurteilt werden.

Für ein investorenfreundliches Umfeld sind u. a. folgende Rahmenbedingungen zu schaffen:

– Entscheidung bezüglich der Art und Weise der Infrastrukturintegration,

– Langfristige Ausgestaltung der finanziellen Schnittstelle zwischen DB AG und Bund,

– Erstellung eines Netzzustandsberichts durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, der die tatsächliche Qualität der Infrastruktur erfasst und Grundlage für Soll-Vorgaben im Hinblick auf die Netzinstandhaltung darstellt.

66. Wird nach Einschätzung der Bundesregierung ein privater Investor Risikokapital in den DB-Konzern einbringen oder Aktien kaufen, wenn die Verlustrisiken der DB Netz AG auf die konsolidierte Konzernbilanz durchschlagen können?

Die wirtschaftliche Situation der DB Netz AG steht einem Engagement privater Kapitalgeber nicht entgegen. Bei börsennotierten Unternehmen ist das „Durchschlagen“ positiver wie negativer Ergebnisse von Tochterunternehmen eine durch die Rechnungslegungsvorschriften im Rahmen von Konzernkonsolidierungen vorgesehene Normalität. Insofern handelt es sich bei der Frage nach Verlustrisiken von Tochtergesellschaften nicht um eine Besonderheit des DB-Konzerns.

67. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass eine Privatisierung des DB-Konzerns mit Netz als vollkonsolidierter Tochter nur in Betracht käme, wenn der Bund seine Investitionszuschüsse garantierte?

Eines der zentralen Kriterien zur Beurteilung der Kapitalmarktfähigkeit der DB AG wird die transparente und für Investoren verlässliche Ausgestaltung der finanziellen Schnittstelle zwischen Bund und DB AG sein. Hier müssen die gegenseitigen Rechte und Pflichten langfristig klar festgeschrieben werden, um die Qualität des Schienennetzes sicherzustellen.

68. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass garantierte Investitionszuschüsse an eine teilprivatisierte DB AG haushalts-, beihilfe- und wettbewerbsrechtlich zulässig wären?

Die Veräußerung von Aktien der DB AG kann nur auf der Grundlage eines Gesetzes erfolgen. In diesem Rahmen werden alle rechtlichen Aspekte geprüft.

69. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass in einem solchen Fall mit Steuermitteln finanzierte Zuschüsse unter Aufgabe politischer Steuerungsmöglichkeiten garantiert würden, um letztlich Dividenden bzw. Gewinninteressen privater Investoren zu sichern?

Nein. Im Falle eines Börsenganges kauft der Bund auf der Grundlage langfristiger Finanzierungsverträge von seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Leistungen ein, die für ihn zur Erfüllung seiner verfassungsrechtlichen Verpflichtungen nach Artikel 87e GG im Hinblick auf die Schieneninfrastruktur erforderlich sind.

70. Zieht die Bundesregierung in Betracht, statt des DB-Konzerns mit Netz lediglich die Transporttöchter des DB-Konzerns zu privatisieren?

Die Bundesregierung prüft die materielle Privatisierung der DB AG als integrierten Konzern ebenso wie andere Formen der Privatisierung, insbesondere im Hinblick auf die Anforderungen des Kapitalmarktes sowie hinsichtlich der jeweiligen Auswirkungen auf die Verkehrsmärkte und die öffentlichen Haushalte.

71. Wie beurteilt die Bundesregierung die Kompatibilität zwischen ihrer Bahnpolitik und der aktuellen Konzernstrategie der DB AG?

Vor dem Hintergrund ihrer verkehrspolitischen Zielstellungen unterstützt die Bundesregierung nachdrücklich das Ziel der DB AG, die Restrukturierung und Sanierung des Unternehmens bis 2005 herzustellen und die Börsenfähigkeit zu erreichen.

72. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass sich die Unternehmensführung der DB AG an den ordnungspolitischen Vorstellungen der Bundesregierung orientiert?

Der Vorstand des Unternehmens DB AG entscheidet über die Organisation einzelner Geschäftsaktivitäten gemäß den aktienrechtlichen Vorgaben in eigener wirtschaftlicher Verantwortung. Dabei hat er die vom Gesetzgeber vorgegebenen Rahmenbedingungen und Bestimmungen zu berücksichtigen. Das Verhältnis zwischen der DB AG und dem Bund als Eigentümer richtet sich ebenfalls nach den Bestimmungen des Aktienrechts.

73. Wann beabsichtigt die Bundesregierung die Empfehlungen der „Task Force“ umzusetzen und einen entsprechenden Gesetzentwurf dem Deutschen Bundestag vorzulegen?

Das Bundeskabinett hat den Gesetzentwurf am 17. März 2004 verabschiedet.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333